Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9856**

17. Wahlperiode 30. 05. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Stüber, Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dagmar Enkelmann, Ralph Lenkert, Sabine Leidig, Stefan Liebich, Thomas Nord, Petra Pau, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Ungereimtheiten beim Flughafen Berlin Brandenburg

Am 30. Januar 2012 beantwortete die Bundesregierung die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen" (Bundestagsdrucksache 17/8514). Aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 geht hervor, dass von den Inlandsflügen 55 Prozent der von und nach Berlin-Schönefeld gehenden Flüge und 93 Prozent der von und nach Berlin-Tegel gehenden Flüge bei Realisierung der geplanten Schienenprojekte innerhalb von sechs Stunden mit der Bahn erreichbar wären.

Sechs Monate nach Inbetriebnahme würde die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) analysieren, ob Optimierungen bei den Flugrouten möglich seien (Antwort zu Frage 41).

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer sprach sich im Zuge der Festlegung der Flugverfahren am BER dafür aus, dass der Lärmschutz „soweit vertretbar, (…) vor Wirtschaftlichkeit gehen (sollte)". Der Bundesminister kritisierte die DFS dafür, dass sich diese gegen das weiträumige Umfliegen von Potsdam ausgesprochen habe (www.maerkische allgemeine.de/cms/beitrag/12082894/62249/Minister-kritisiert-eigene-Behoerde-Ramsauer-rueffelt-die-Flugsicherung.html).

Am 26. Januar 2012 wurden die Flugverfahren für den BER offiziell vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Im Vorfeld gab es im Zuge der gesetzlich gebotenen Herstellung des Benehmens mit dem Umweltbundesamt (UBA) einen Dissens über die Präsentation der Stellungnahme des Umweltbundesamtes. Dieses wollte seine Stellungnahme am 10. Januar 2012 öffentlich präsentieren, um Transparenz im Verfahren zu wahren und das komplexe Gutachten zu erläutern. Diese am 6. Januar 2012 angekündigte Pressekonferenz wurde nach Gesprächen zwischen dem Präsidenten des UBA, Jochen Flasbarth, und dem zuständigen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Prof. Klaus-Dieter Scheuerle, abgesagt. Am Folgetag (11. Januar 2012) gab Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheuerle eine Pressekonferenz und parallel veröffentlichte das UBA seine Stellungnahme im Internet. Mittlerweile hat das UBA auch ein Rechtsgutachten zur „Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Aspekten bei der Benehmensregelung zur Festlegung von Flugrouten nach § 32 LuftVG zwischen UBA und BAF" veröffentlicht, das in Teilen für die Stellungnahme zum BER herangezogen worden war.

In den Ausschusssitzungen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2012 wurde der Ablauf um die Präsenta-

tion der Stellungnahme des UBA ausgiebig thematisiert. Inhaltliche Fragen, die mit der Benehmensäußerung im Zusammenhang stehen, wurden allerdings nicht bzw. nur am Rande behandelt.

Eine der zentralen Aussagen des Gutachtens ist folgende: Das UBA „… hält auch andere Flugroutenverläufe für möglich, um die Fluglärmsituation in der Region Müggelsee zu verbessern.“

Sowohl im UBA-Gutachten „Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“, als auch im aktuellen Berliner Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU und in einem Antrag des Berliner Senats an die Fluglärmkommission wird aus Lärmschutzgründen die Überprüfung der Alternativroute über die Gosener Wiesen gefordert. Die DFS folgt dieser Forderung bisher nicht und Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheuerle begründet dies damit, dass im Planfeststellungsbeschluss die Betriebsform des unabhängigen Parallelbetriebes vorgesehen sei und es dem größten Flughafenkunden, Air Berlin, ohne diese Betriebsform nicht möglich wäre, in Schönefeld ein Drehkreuz aufzubauen (Märkische Allgemeine „Das Dilemma ist einfach da“, 11. Januar 2012). Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 wurde trotz diesem vorgesehenen Betriebssystems immer von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen. Die DFS präsentierte am 6. September 2010 jedoch erstmals Flugroutenvorschläge für den BER, die nach dem Start abknickende Flugrouten vorsahen und berief sich dabei auf eine Regel der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, die allerdings schon seit 1998 existiert und daher während der Planfeststellung bereits bekannt war. Dass diese jetzt für die Inbetriebnahme des BER angeblich unabdingbare Regelung im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt wurde, führte bei der nun tatsächlich betroffenen Bevölkerung zur Verwehrung ihres Rechts auf Teilnahme am Planfeststellungsverfahren.

Die Bürgerinitiative Friedrichshagen hat im November 2011 eine Fachaufsichtsbeschwerde beim BMVBS/BAF über die DFS eingereicht. Hauptpunkte darin sind die Ungleichbehandlung von Ost und West bei der Planung und Korrektur von Flugrouten für den BER, die Verletzung des Vertrauensschutzes, Verdacht auf Täuschung der Öffentlichkeit, Verdacht auf Veränderung offizieller Planungsunterlagen ohne die Öffentlichkeit zu informieren sowie Verdacht auf Verstoß gegen § 32b des Luftverkehrsgesetzes.

Der Müggelsee ist Teil des über 1 600 Hektar großen Natura 2000-Gebietes Müggelsee-Müggelspree, welches ebenfalls als FFH (Flora-Fauna Habitat)-Gebiet gemeldet und zum Teil SPA (Special Protection Area)-Gebiet ist. Nach § 33 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind „alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, (…) unzulässig“. Alle Projekte, die geeignet sind Natura 2000-Gebiete erheblich zu beeinträchtigen, sind nach § 34 BNatSchG vor ihrer Zulassung und Durchführung auf ihre Verträglichkeit zu überprüfen. Dass dies für den Müggelsee und weitere damalige FFH-Vorschlagsgebiete nicht geschehen ist, wird im Planfeststellungsbeschluss 2004 (S. 849/850) damit begründet, dass sich die Gebiete „außerhalb des Auswirkungsbereichs der jeweiligen vorhabensbedingten Wirkungen befinden“ und „damit (…) die Beeinträchtigung der Gebiete in ihren Erhaltungszielen oder den daraus abzuleitenden Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen offensichtlich auszuschließen (ist) …“. Auch als die Müggelseeroute festgelegt wurde, ist keine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Ein Überflug dieser Gebiete würde nicht nur die festgelegten Normen und Ziele gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für FFH-Schutzgebiete erheblich verletzen, sondern auch einen Verstoß gegen den Artikel 4 der EG-Wasserrahmenrichtlinie darstellen, nach dem „die Mitgliedstaaten (die) notwendigen Maßnahmen durch(führen), um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern“. Das schließt die Ver-

schmutzung durch prioritäre Stoffe, wie Benzol, welches neben anderen Schadstoffen Teil von Flugzeugemissionen ist, mit ein.

Die Route 25 der im Januar beschlossenen Flugverfahren (Müggelseeroute) führt über die Brunnengalerien des Wasserwerks Friedrichshagen (173 Brunnen), die von überragender Bedeutung für die Trinkwasserversorgung Berlins sind. Wesentliche Teile des Bezirks Treptow-Köpenick liegen in der Sicherheitszone 2 des BER, in der statistisch 25 Prozent aller Flugunfälle passieren.

Schon 1994 wies das Bezirksamt Köpenick in seiner Stellungnahme zu den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flughafen BER (S. 7) darauf hin, dass „(e)s erstaunlich (ist), daß in den Antragsunterlagen der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) auf die Berliner Trinkwasserproblematik nicht eingegangen wird. Insbesondere muß die Trinkwasserversorgung Berlins in die Störfallbetrachtung mit aufgenommen werden.“ und prognostiziert, dass „(a)llein durch den Bodenbetrieb des Flughafens bei 327 000 Flugbewegungen im Jahr 2010 Emissionen von (…) 1907 t/a Kohlenwasserstoffe (…) und 3 t/a Rußpartikel. (…) Aussagen darüber (…) (und) Ausbreitungsmodelle für die Luftschadstoffe (…) fehlen in den Unterlagen.“. Diese Belastung wird sich durch die Schadstoffimmissionen von Starts, Landungen und Überflüge über dieses Gebiet vervielfachen.

Auch in einer bisher wenig bekannten Stellungnahme der Wasserbehörde Berlin zum Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2000, die sich u. a. auf die Reinhaltung der Oberflächengewässer und den Grundwasserschutz bezieht, widerspricht die Behörde der Umweltverträglichkeitsstudie, die zu dem Schluss kommt, dass die Dahme und deren durchflossene Seen sowie der Müggelsee nicht vertiefend in die Untersuchungen einzubeziehen sind, da keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind, folgendermaßen: „Dieser Feststellung muß grundsätzlich widersprochen werden, da die Berliner Oberflächengewässer (Stadtgebiet) durch einen Ausbau des Standorts Schönefeld betroffen sind (…)“ und listet dann eine Reihe begründeter Problempunkte auf, für die „keine oder nur ungenaue Aussagen getroffen (wurden)“ und benennt die für eine Bewertung der Auswirkungen notwendigen Untersuchungsparameter. Die Behörde kritisiert ebenfalls, dass über den Eintrag von Verbrennungsrückständen in die Oberflächenwassersysteme keine Angaben vorliegen, obwohl „sich die Oberflächengewässer aber im unmittelbaren Bereich von Trinkwasserschutzzonen befinden bzw. selbst Trinkwasserschutzzone sind (und) entsprechende Angaben hierzu unerlässlich (sind)“. Das Wasserschutzgebiet Friedrichshagen wurde in den Kartenunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses gar nicht eingetragen. Die Wasserbehörde stellt fest, dass „(b)eim Überfliegen dieses Wasserschutzgebietes grundwasserbezogen mit nachteiligen Auswirkungen gerechnet werden (muss). (…) Insoweit ist es nicht tolerierbar, dass das Wasserschutzgebiet Friedrichshagen mit Landflächen und dem Müggelsee überflogen wird.“.

Im Abwägungsvermerk des BAF vom 26. Januar 2012 (S. 28 ff.) wird zu den Themen Natur und Landschaft sowie Gewässerschutz lediglich festgehalten, dass „im Planfeststellungverfahren die Auswirkungen des Flugbetriebs (…) geprüft worden sind (und) angesichts des eindeutigen Bewertungsergebnisses kein Anlass zu einer erneuten Prüfung der Belange von Natur und Landschaft (und des Gewässerschutzes) im Rahmen der Flugverfahrensregelung (besteht)“. Auch im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 10. vom 14. März 2012, S. 353 wurde veröffentlicht, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt.

Die nach BNatSchG geforderten Prüfungen gehen über eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hinaus und sollen sicherstellen, dass die Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes nicht beeinträchtigt werden.

Nach der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist für Großflughäfen ab 50 000 Starts und Landungen eine Lärmkartierung verpflichtend. Nach einem Schreiben der Europäischen Kommission auf die Petition 1085/2007 an das Europäische Parlament hätte die Landesregierung die Lärmkartierung mit Frist zum 30. Juni 2007 für den Flughafen Schönefeld vorlegen müssen.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Gesellschafterin der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBB)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG). Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die Bundesregierung ist somit als Vertreterin des Gesellschafters Bund an der FBB/BFG, Vertreterin des 100-prozentigen Eigners Bund an der DFS und in Form des BMVBS weisungsbefugte Aufsichtsbehörde des BAF, das die Flugrouten festgelegt hat, in mehrfacher Funktion für diese Fehlentwicklungen zuständig und mitverantwortlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strategien verfolgt die Bundesregierung, um die am neuen Großflughafen zu erwartenden Verkehre auf den Verkehrsträger Schiene umzuleiten?

   Werden die Bemühungen der Bundesregierung evaluiert?

2. Gab es, vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 der Großen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/8514, wonach dem „BMVBS (…) gegenüber dem BAF die allgemein anerkannten Instrumente der Rechts- und Fachaufsicht zu(stehen), wozu auch der Erlass von Weisungen gehört“, bezüglich der Flugverfahren am BER Weisungen aus dem BMVBS ans BAF?

   Wenn ja, welche, und gab es insbesondere Weisungen, bestimmte Gebiete nicht zu überfliegen (bitte gegebenenfalls die Gebiete benennen)?

3. Gab es Weisungen oder Vorgaben sonstiger Art an die DFS, das bestimmte Gebiete nicht überflogen werden sollen (bitte gegebenenfalls die Gebiete benennen)?

4. In welcher Funktion und auf Basis welcher fachlichen Bewertung kritisierte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer am 10. Mai 2011 die weisungsungebundene DFS für ihre Aussagen zu Vorschlägen aus der Fluglärmkommission?

5. Auf Basis welcher rechtlichen Auffassung vertrat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer die Auffassung, dass Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen solle?

6. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer gesetzlichen Änderung, mit der bei der Festlegung von Flugverfahren mit dem UBA statt eines Benehmens ein Einvernehmen hergestellt werden müsste?

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer rechtlichen Änderung, mit der das UBA wie das BAF und die DFS zu allen Sitzungen von Fluglärmkommissionen einzuladen wäre?

8. Welche Parameter werden bei der angekündigten Überprüfung der Flugrouten sechs Monate nach Inbetriebnahme beachtet (Zahl der Betroffenen, Zahl der Starkbetroffenen, Zahl der Doppeltbelasteten, Wirtschaftlichkeit einer Route, Zahl der Betroffenen ohne ausreichenden Schallschutz, weitere)?

9. Wird die Fluglärmkommission an der Überprüfung der Flugrouten beteiligt?

   Wenn ja, in welchen Verfahrensschritten wird sie wie beteiligt?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Werden während der Evaluierungsdauer der festgelegten Flugrouten auch Alternativen geprüft, die keine 15 Grad Divergenz der Routen nach dem Start vorsehen, dafür aber die Anzahl der Lärmbetroffenen reduzieren würden?
11. Werden Parallelstarts mit einem längeren Geradeausflug, nach dem Münchner Modell, eine Alternative sein, die während der Evaluationsphase der festgelegten Routen praktisch geprüft wird?
12. Teilt die Bundesregierung die rechtliche Einschätzung im o. g. Rechtsgutachten im Auftrag des UBA (S. 81), dass „die personelle Ausstattung der örtlichen Flugsicherung (…), soweit sie nicht als Aspekte der Sicherheit des Flugverkehrs einzuordnen sind, lediglich als sonstige in die Abwägung einzubeziehende Umstände zu berücksichtigen sind“ (Begründung)?
13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei der Festlegung von Flugverfahren der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gegenüber den Anforderungen an die personelle Ausstattung der DFS bzw. der jeweiligen Flugsicherungsorganisation Vorrang genießt (Begründung)?
14. Wie prüft die Bundesregierung bzw. das BAF bei der Festlegung von Flugverfahren, inwieweit die DFS den Aspekt der Personalausstattung bei ihren Vorschlägen für Flugverfahren zu Grunde legt?
15. Warum hat die DFS jeweils für die Betriebsrichtungen 07 und 25 (Radarführungsstrecken) Alternativen verworfen, weil dadurch die Kapazität des Zuführungslotsen überschritten worden wäre (s. Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), UBA 2012, S. 21f.)?
    a) Wie bewertet die Bundesregierung dies?
    b) Wie bewertet die Bundesregierung die Ablehnung der jeweils gewählten Routenfestlegungen durch das UBA?
16. Teilt die Bundesregierung die rechtliche Einschätzung im o. g. Rechtsgutachten im Auftrag des UBA (S. 94), dass den Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS) als Veröffentlichungen der ICAO keine rechtliche Bindung zukommt, sondern dass ein „abweichendes Verhalten eines Vertragsstaates (…) aufgrund örtlicher Gegebenheiten oder sonstiger wesentlicher Anforderungen (möglich ist)“ (Begründung)?
17. Was bedeutet diese rechtliche Bewertung für die Vorgabe der Abweichung von 15 Grad nach dem Start?
18. Inwieweit wurde von wem beim der Festlegung der Flugverfahren für den BER geprüft, ob eine Abweichung von der Vorgabe der Abweichung von 15 Grad nach dem Start möglich ist?
19. Warum entschieden sich die DFS und das BAF gegen eine Abweichung von dieser Vorgabe?
20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der unabhängige Parallelbetrieb bei der tatsächlich gebauten und nach der Eröffnung verfügbaren Abfertigungskapazität notwendig ist (Begründung)?
21. Seit wann hat die DFS die Erkenntnis, dass die Müggelseeroute alternativlos ist, und warum wurde den Bürgern erst nach Abschluss der Beratungen der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 mitgeteilt, dass die Müggelseeroute gewählt wurde?
22. Warum wurde die Alternativroute über die Gosener Wiesen bisher nicht geprüft, obwohl die Zahl der Fluglärmbetroffenen dadurch deutlich geringer wäre und dies in der Lärmfachlichen Bewertung des UBA, dem aktuellen

Koalitionsvertrag von Berlin und einem Antrag des Berliner Senats an die Fluglärmkommission gefordert wird?

23. Hat das BAF schon auf die Fachaufsichtsbeschwerde der Friedrichshagener Bürgerinitiative reagiert?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, warum nicht, bzw. wie ist der Zwischenstand der Prüfung der Beschwerde?

24. Welche konkreten Folgen hatte die Aussage „(…) man (hat) den Leuten bei den Flugrouten etwas anderes erzählt, als am Ende rausgekommen ist. So geht das nicht.“ von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in Bezug auf die Müggelseeroute (Interview in der Süddeutschen Zeitung am 22. November 2011)?

25. Wie schlägt sich der Umweltschutz konkret im Businessplan der FBS nieder (siehe Antwort zu Frage 61 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

26. Welche Regelungen gelten am BER für voraussichtlich nach 0.00 Uhr verspätet oder vor 5.00 Uhr verfrüht anfliegende Maschinen?

    a) Werden diese auf andere Flughäfen umgeleitet, und wenn ja, auf welche?

    b) Unter welchen Bedingungen wird solchen Flügen, falls diese nicht umgeleitet werden sollen, eine Landung erlaubt, und gibt es Sanktionen für die Fluggesellschaften?

27. Wie viele Flüge sind in den Jahren 2010 und 2011 jeweils in Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel jeweils zwischen 0.00 und 5.00 Uhr gelandet, wie viele davon fallen unter die für den BER geltenden Ausnahmebestimmungen, und wie viele Flüge, die unter die Ausnahmeregelungen fallen, werden zukünftig jährlich in der Zeit zwischen 0.00 und 5.00 Uhr erwartet (Begründung)?

28. Welche konkreten wirtschaftlichen Gründe sprechen aus Sicht des Gesellschafters Bund gegen ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr am BER?

29. Sind wirtschaftliche Beeinträchtigungen mit der vom Bundesverwaltungsgericht für den BER verhängten Nachtflugregelung verbunden?

    Wenn ja, welche?

30. Wurden die nach Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) erforderlichen Lärmkarten inzwischen erstellt?

    Wenn nein, welchen Grund hat die Verzögerung, und bis wann wird die Lärmkartierung erfolgen?

    Wenn ja, wo sind sie einzusehen?

31. Warum fallen die nach Festlegung der Flugverfahren im Januar 2012 festgelegten Tag-Lärmschutzzonen mit einem Dauerschallpegel über 60 dB(a) wesentlich kleiner aus, als die im Planfeststellungsbeschluss von 2004 vorgesehenen?

32. Wie kann die Bundesregierung erklären, dass zwischen den in der Lärmfachlichen Bewertung des UBA (Tabelle 3) aufgeführten Betroffenenzahlen der DFS aus dem Abwägungspaket I und den in Tabelle 5 aufgeführten Betroffenenzahlen aus eigenen Berechnungen des UBA große Differenzen hinsichtlich der Betroffenenzahlen auftreten?

33. Warum werden in der Lärmfachlichen Bewertung des UBA Routen mit bis zu 220 000 Flugbewegungen anstelle der planfestgestellten 360 000 bewertet?

34. Welche Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung über großen Wasserflächen existieren, welche Erkenntnisse wurden daraus gewonnen, und wie sind deren Ergebnisse mit in die Festsetzung der Schallschutzzonen eingeflossen?

35. Welche Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung über großen Wasserflächen laufen derzeit oder sind geplant, in wessen Auftrag finden diese Untersuchungen statt, und wer führt sie durch?

36. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die festgelegten Flugrouten über das FFH-Gebiet Müggelsee-Müggelspree nicht durch die Festlegungen und die Naturschutzziele des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld gedeckt sind?

37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die Inbetriebnahme des Flughafens BER eine vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 34 und 35 BNatSchG für sämtliche geschützte betroffene Gebiete notwendig ist, um nicht gegen geltendes Europäisches Recht und Bundesrecht zu verstoßen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, in welcher Verantwortung hat diese Prüfung aus Sicht der Bundesregierung zu erfolgen?

38. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob eine vom BER unabhängige Verträglichkeitsprüfung für alle FFH- und SPA-Gebiete Berlins existiert, die das Überfliegen des Müggelsee-Müggelspree-FFH-Gebietes erlaubt?

39. Welche Art der Kompensation ist für die Beeinträchtigungen des Zustandes des FFH-Gebietes vorgesehen, und welche Teile davon wurden bereits geleistet?

40. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Überflug des Müggelsees durch die Schadstoffemissionen der Flugzeuge den Umweltzielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) widerspricht?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung, um dem entgegenzuwirken und die Ziele der WRRL in geforderter Qualität umzusetzen?

41. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei Beibehaltung der festgesetzten Flugrouten über den Müggelsee, die Müggelspree und der Dahme Einträge gemäß §7(1) Pkt 1. der Wasserschutzgebietsverordnung Friedrichshagen mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgen werden und somit gegen die Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Friedrichshagen vom 31. August 1999 bzw. gegen den § 22 des Berliner Wassergesetzes in der Fassung vom 3. März 1989 (GVBl. S. 605), zuletzt geändert durch Artikel IV des Gesetzes vom 9. Juni 1999 (GVBl. S. 200), in Verbindung mit § 19 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 12. November 1996 (BGBl. I S. 1695), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2455) offensichtlich verstoßen wird?

42. Sind der Bundesregierung die Stellungnahme der Wasserbehörde Berlin zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ (VIII D 24 – 6750a / 94) und die Stellungnahme des Bezirksamtes Köpenick zu den Vertragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) bekannt?

43. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Katastrophenschutzpläne für den Fall eines möglichen Flugunfalls in den Trinkwasserschutzgebieten er-

arbeitet, um eine Verunreinigung des Grundwassers zu vermeiden bzw. zu begrenzen?

Wenn ja, welche Pläne wurden erstellt, wann wurden diese Pläne erstellt, und wo sind sie veröffentlicht?

Wenn nein, warum wurden keine Katastrophenschutzpläne erstellt, und wann wird dies nachgeholt?

44. Wessen Angelegenheit sind die Kosten für Ausgleichszahlungen wie z. B. der Lärmrente noch, wenn sie „vorrangig Angelegenheit des Flughafenbetreibers und der Genehmigungsbehörde“ sind (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 58 und 59 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

45. Welche Kriterien sollten aus Sicht der Bundesregierung bei einem Gesundheitsmonitoring im Umfeld eines Flughafens unbedingt berücksichtigt werden, und welche Aspekte hält die Bundesregierung darüber hinaus für sinnvoll, um die Auswirkungen des Flugbetriebes auf die menschliche Gesundheit zu beurteilen?

46. Wie sieht die Beteiligung des BER an der Lärmwirkungsstudie im Umland des Flughafens Frankfurt konkret aus (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 63 und 64 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

47. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie im Umland des Flughafens Frankfurt dazu geeignet sind, standortspezifische Gesundheitsrisiken im Umland des Flughafens BER umfassend zu beurteilen?

    Wenn nein, hält die Bundesregierung dann ein auf die Standortbedingungen des BER zugeschnittenes Gesundheitsmonitoring für notwendig, oder welche zusätzlichen Untersuchungen müssten aus Sicht der Bundesregierung über die Lärmwirkungsstudie in Frankfurt hinaus am Flughafen BER durchgeführt werden?

    Wenn ja, wie sieht die Bundesregierung die standortspezifischen Unterschiede zwischen den Flughäfen Frankfurt und Berlin berücksichtigt?

Berlin, den 30. Mai 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333